BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleja 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Rok II nr. 6 Lipiec r. 1946

Ogólne obroty towarowe w portach polskich w czerwcu r. 1946.-(BIM)

Łaczny przeładunek morski w czerwcu wyniósł 838.205.3 t., w tym przez Gdynię i Gdańsk 837.714.3 t. przez Szczecin 491 t. W obrotach towarowych Gdyni i Gdańska nastąpiła wobec 775.716.o t. w mies. poprz. zwyżka o 8%, a to wskutek wzrostu importu (na 334.971.o t.) w porównaniu z mies. poprz. o 28%, gdy eksport raczej cofnął się nieznacznie na 502.743.3 t. z 514.423.5 t. w mies. poprz. Podział pomiędzy Gdańsk i Gdynię wypadł niemal że równo po połowie, gdyż obroty w Gdyni wyniosły 418.292.5 t., w Gdańsku 419.421.8 t. W wywozie Gdańsk wykazuje 266.363.8 t. i ma przewagę wobec Gdyni, której cyfra wywozu wynosi 236.379.5 t., w przywozie zaś uwidoczniła się nieznaczna przewaga po stronie Gdyni, na którą przypada 181.913.o t., podczas gdy 153.058.o t. weszło przez Gdańsk.

Przywóz do portów G d a ń s k a i G d y n i

	Towary UNRRA w tonach	Inne towary w tonach
I. Wytw.rośl.	93.222.8	510.4
II.Zwierzęta	29.027.1	5.853.5
III.Wytw. min.	41.019.1	69.987.8
IV.Woski,tłuszcze	10.160.8	20.5
V. Przetw. spoż. i tytoń.	30.805.6	1.454.8
VI. Przetw. chem.	24.297.6	8.921.8
VII. Skóry, futra	1.491.3	28.8
VIII. Surow.włók.	2.832.o	1.686.9
IX. Kauczuk	567.o	12.2
X. Drewno	39.2	3.692.2
XI. Papier	230.o	1.114.6
XII. Wyr.kamienne	2.8	19.9
XIII. Met.wyrob.	2.702.1	205.5
XIV. Maszyny	1.807.4	403.2
XV. Środ. transp.	2.387.1	29.6
XVI. Wagi, narzędzia	34.2	24.1
XVII-XX. Różne	120.5	258.6
	240.746.6	94.224.4
w poprz. mies.	172.583.7	88.708.8
od pocz. roku	941.816.5	380.637.5

Na towary UNRRA przypada więc 72%, na inne 28% ogólnego przywozu przez oba porty. Udział towarów UNRRA wzrósł w porównaniu z poprzednimi miesiącami o 3% - 6%.

Poza wymienionymi w tabelce przybyło jeszcze 17.830 koni, 5.098 szt. bydła i 87.700 kurcząt, tak że od początku roku wyładowano 37.559 koni, 10.966 szt. bydła i 88.700 sztuk ptactwa.

Wywóz z portów G d a ń s k a i G d y n i

	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton	Od pocz,roku ton
I.Wytw.rośl.	-	-	-	92.2
II.Zwierzęce wytwory	-	-	-	5.9
III.Wytw. min.	232.766.1	265.o14.1	497.78o.2	2.178.731.2
V.Przet.spoż. i tyt.	-	-	-	112.2
VI.Wytw. chem.	57o.9	1.334.4	1.9o5.3	9.4o9.9
XIII.Sur.włók.	5.8	-	5.8	79.2
X.Drewno	-	-	-	12.2
XI. Papier	4.6	-	4.6	1o.9
XII.Wyr.kamienne	-	-	-	o.4
XIII.Met. i wyroby	3.oo9.8	15.3	3.o25.1	16.89o.9
XIV. Maszyny	1.8	-	1.8	55.7
XV.Srod.transp.	1o.o	-	1o.o	566.6
XVI.Wagi, narzędzia	o.1	-	o.1	65.3
XVII-XX.Różne	1o.4	-	1o.4	26.9
	236.379.5	266.363.8	5o2.743.3	2.2o6.o59.5
w mies. poprz.	258.31o.7	256.112.8	514.423.5	
od początku roku	1.o56.519.4	1149.54o.1	22o6.o59.5	

Porównanie obrotu towarowego w pierwszym półroczu 1946 z tymże w I-ym półroczu 1939.-(BIM).

P r z y w ó z

Poz.tar.cel.	I półrocze 1946 Gdańsk-Gdynia t.	I półrocze 1939 Gdańsk-Gdynia t.
I. Wytw.rośl.	259.89o.1	155.383.9
II. Produkty zwierzęce	125.134.1	33.959.3
III. Wytw. min.	419.876.8	65o.969.8
IV. Woski i tłuszcze	13.84o.3	15.492.8
V.Przetw. spoż. i tyt.	162.159.4	11.397.6
VI. Przet. chem.	162.482.o	127.172.5
VII. Skóry, futra	6.287.6	16.483.2
VIII. Surow. włók.	49.362.7	81.827.5
IX. Kauczuk	5.157.8	6.436.2
X.Drewno	5.679.2	4.495.7
XI. Papier	7.55o.4	19.757.7
XII. Wyr.kamienne	147.4	1.o87.o
XIII.Met.wyrob.	24.237.2	25o.314.9
XIV. Maszyny	13.5o8.5	5.4o4.7
XV. Srod.transp.	56.8o1.2	-
XVI-XX.Wagi,narzędzia i różne	1o.3oo.6	6.636.1
razem	1.322.455.3	1.386.818.9

Przywóz z pierwszego półrocza 1946 osiągnął więc przeszło 95% przedwojennego importu w tymże samym czasie.

W y w ó z

Poz.tar.cel.	I półrocze 1946 Gdańsk-Gdynia	I półrocze 1939 Gdańsk-Gdynia
I.Wytw. rośl.	92.2	579.024.5
II.Produkty zwierzęce	5.9	44.713.7
III.Wytw.poch.mineralnego	2.178.731.2	5.945.366.4
IV. Woski i tłuszcze	-	14.871.2
V. Przetw.spoż. i tytoń	112.2	89.837.1
VI. Przetw. chem.	9.409.9	95.585.6
VII. Skóry i futra	-	5.708.4
VIII. Sur. włók. i wytw.	79.2	7.870.1
IX. Kauczuk i guma	-	286.3
X. Drewno	12.2	649.783.8
XI. Papier i książki	10.9	12.581.8
XII. Wyroby kamieniarskie	0.4	1.102.6
XIII. Metale i wyroby z nich	16.890.9	213.009.1
XIV.-XX.Maszyny, samochody,wagi, narzędzia i różne	714.5	6.853.1
razem	2.206.059.5	7.636.593.7

Stosunek wywozu z I-go półrocza 1946, do tego samego czasu r.1939 przedstawia się zupełnie inaczej. Wywóz w czasie sprawozdawczym osiąga tylko 28% wywozu przedwojennego. Brak obecnie jeszcze wywozu drewna, zboża i produktów naftowych, które odgrywały w wywozie przedwojennym największą rolę po węglu.

Wywóz węgla i koksu przez porty Gdańsk i Gdynię w miesiącu czerwcu wyniósł wg krajów przeznaczenia: - (BIm).

G d y n i a

Kraj przeznaczenia	węgiel t.	bunkier t.	koks t.
Szwecja	89.839.3	4.631.1	1.574.0
Finlandia	48.700.5	2.732.4	-
Z.S.R.R.	33.072.2	2.505.3	-
Dania	14.942.8	1.949.5	150.0
Norwegia	9.417.5	1.275.0	-
Islandia	1.660.0	-	-
Anglia	-	366.0	-
Irlandia	-	197.0	-
Polska	-	366.1	-
	197.632.3	14.042.4	1.724.0
w mies. poprz.	227.902.0	12.965.0	1.828.0

./.

G d a ń s k

Kraj przeznaczenia	węgiel t.	bunkier t.	koks t.
Szwecja	80.966.5	4.716.5	32.875.4
Dania	28.715.3	2.564.5	11.907.9
Francja	26.462.5	1.675.0	-
Norwegia	17.765.4	2.014.5	9.004.9
Z.S.R.R.	5.118.5	-	348.4
Finlandia	5.841.5	1.583.0	15.872.5
Polska	-	2.155.0	-
Anglia	-	122.0	-
razem	164.869.7	14.830.5	70.109.1
w mies. poprzed.	144.254.3	13.949.7	94.983.1

Uwaga: W nr.5 BIM odnośne zestawienie nie obejmowało pozycji bunkrów.

Ruch statków w portach polskich w czerwcu r. 1946.- (BIM) W mies. sprawozdawczym weszło do portów 450 statków morskich o pojemności 506.521 NRT, w czym 449 jednostek o pojemn. 506.167 NRT przez Gdańsk i Gdynię, zaś jeden statek o pojemn. 354 NRT do Szczecina. Wyszło 482 statki o pojemn. 493.514 NRT przez Gdańsk i Gdynię i 1 statek o poj. 354 NRT przez Szczecin.

Ruch statków wg bander w czerwcu r. 1946 w portach Gdyni i Gdańska.- (BIM)

na wejściu

Bandera	Ilość statków	Pojemność w NRT
Szwedzka	230	108.320
fińska	27	20.514
amerykańska	39	180.827
angielska	14	32.835
norweska	40	36.860
duńska	100	65.035
francuska	10	12.785
belgijska	1	998
irlandzka	1.	1.206
aliancka C	1	491
sowiecka	24	32.944
polska	12	13.352
razem	499	506.167
w poprz. miesiącu	495	451.587
od początku r.1946	2.105	2.418.621

Ruch pasażerski w portach polskich.-(BIM)Ruch pasażerski w portach polskich przedstawiał się jak następuje:

	przyjazd			
Kraje	Gdynia	Gdańsk	Szczecin	Razem
Anglia	29	2.347	-	2.376
Belgia	3	-	-	3
Dania	9	8	-	17
Norwegia	-	103	-	103
Szwecja	633	-	-	633
Kanada	-	3	-	3
St.Zjedn.A.P.	29	8	-	37
Niemcy	-	-	1.856	1.856
razem	703	2.469	1.856	5.028

Kraje	Gdynia	Gdańsk	Szczecin	Razem
		w y j a z d		
Anglia	19	-	-	19
Belgia	3	-	-	3
Dania	4	-	-	4
Norwegia	-	-	-	-
Szwecja	328	-	-	328
Brazylia	15	-	-	15
St.Zj.A.P.	267	1	-	268
Niemcy	-	-	5.7o3	5.7o3
razem	636	1	5.7o3	6.34o

Urządzenia przeładunkowe i magazyny w portach Gdańsku i Gdyni w czerwcu r. 1946.-(BIM) Na odcinku dźwigowym praca w czerwcu przedstawia się następująco.

w Gdyni ilość czynnych dźwigów wynosiła	24 dźwigi	i 2	taśmowce
w Gdańsku	22 "	i 3	"
razem	46 "	5	"

w tym w eksploatacji Centrali Węglowej znajdowały się w Gdyni 2 dźwigi i 2 taśmowce, w Gdańsku 1o dźwigów i 3 taśmowce.

Powierzchnia magazynów portowych eksploatowanych przez GUM wzrosła w mies. sprawozdawczym z 99.961 m2 do 1o5.973 m2, z czego magazyny Strefy I-ej wykazują powierzchnię 86.47o m2, II-ej Strefy 19.5o3 m2.

Bazy morskie składowo-przeładunkowe dla paliw płynnych w portach morskich.- (BIM) Około 8o% naszego zapotrzebowania na paliwa płynne musimy pokrywać drogą importu.

Import paliw płynnych drogą lądową odbywa się za pośrednictwem transportu kolejowego cysternami z Rosji Radzieckiej, Rumunii i Węgier, na podstawie zawartych umów handlowych; drogą morską - za pomocą transportu luzem wielkimi statkami cysternowymi. W obecnym roku ten import idzie wyłącznie z dostaw UNRRA i ma wynosić ok. 3oo.ooo ton. Dla przeładunku paliw płynnych w naszych portach niezbędne są bazy składowo-przeładunkowe, wyposażone w specjalne urządzenia mechaniczne; urządzenia te winny być dostosowane do przyjmowania ze statków cysternowych paliw płynnych transportowanych luzem i przekazywania ich do zbiorników lądowych na Wybrzeżu oraz do przeładunku do cystern kolejowych i ekspedycji ich w głąb kraju dla konsumcji.

W okresie przedwojennym porty nasze urządzenia takie posiadały w dostatecznej ilości, przede wszystkim port gdański. Obiekty te były w czasie wojny przedmiotem specjalnych ataków lotniczych. W wyniku otrzymaliśmy po zakończeniu działań wojennych składy paliw płynnych w portach w stanie takiego zniszczenia, iż wykorzystanie ich częściowo nie było możliwe, a częściowo było możliwe tylko po dokonaniu odbudowy i remontów, wymagających wielkiego nakładu pracy i środków finansowych. Centrala Produktów Naftowych niezwłocznie przystąpiła do odbudowy i uruchomienia w czasie jak najkrótszym, pod naporem doraźnych konieczności państwowych, baz składowo-przeładunkowych w porcie gdańskim i gdyńskim. Stworzenie doraźnych technicznych możliwości dla przeładunku paliw płynnych, wobec skierowania do Polski przez UNRRA większych ilości taboru samochodowego oraz traktorów i braku paliw płynnych w kraju, było palącą koniecznością ogólno-państwową.

Problem ten został rozwiązany w stosunkowo bardzo krótkim czasie, albowiem już w październiku r. 1945, t.j. w niespełna 2 miesiące po objęciu zdewastowanych baz, pierwsze tankowce UNRRA z paliwami płynnymi zawinęły do Gdańska, zostały przyjęte i rozładowane bez większych trudności. Od tego czasu porty gdański i gdyński przyjęły i wysłały w głąb kraju

ok. 150.000 ton paliw płynnych UNRRA. Obecnie, po roku wytężonej pracy, sytuacja w portach Gdańska, Gdyni oraz Szczecina, biorąc pod uwagę bazy już uruchomione oraz eksploatowane oraz znajdujące się w odbudowie i remoncie, jest następująca:

Porty	Pojemność zbiorników			%
	eksploat.	w odbudowie	Razem	
Łącznie w 3-ch portach	77.140 m3	71.220 m3	148.360 m3	100%
Gdańsk				
CPN Nr.1 Polmin	18.100	6.400	24.500	
" 2 P.O.C.	3.000	-	3.000	
" 3 Bapico	13.000	3.000	16.000	
" 4 Olex	4.440	7.470	11.910	
" 6 Mazut	6.400	6.950	13.350	
" 8 Raab-spir.	-	10.000	10.000	
Łącznie	44.940	33.820	78.760	53%
Gdynia				
CPN Nr.5 Pol.Melas	10.600	-	10.600	
" 7 Oksywie	21.600	-	21.600	
Łącznie	32.200	-	32.200	22%
Szczecin				
H-Stinnes	-	3.200	3.200	
Shell	-	4.200	4.200	
Standard	-	30.000	30.000	
Łącznie	-	37.400	37.400	25%

Jak wynika z przytoczonej powyżej tabeli, największe skupisko przydatnych baz składowych posiada port gdański, bo łącznie 53%. Fakt ten, siłą swojego praktycznego znaczenia jest na najbliższy okres czasu decydujący, predysponując port gdański przed innymi, do objęcia prowadzącej roli w przeładunku tych produktów. Również głębokość wody w porcie oraz warunki nawigacyjne są wystarczające do przyjmowania wielkich tankowców o zanurzeniu do 10 m. Wreszcie położenie baz gdańskich nie nastręcza obiekcyj w odniesieniu do niebezpieczeństwa pożarowego i zagrożenia sąsiednich ważnych instalacyj portowych.

Bazy w Gdyni w nieznacznym rozmiarze nadają się do przeładunku najważniejszych paliw płynnych, jak benzyna i nafta, a to - w odniesieniu do składu Pol. Melasu - ze względu na usytuowanie w porcie i bezpośrednie sąsiedztwo z tak ważnymi obiektami, jak Olejarnia Union i elewator zbożowy, zaś w odniesieniu do bazy na Oksywiu z racji konstrukcji (zbiorniki są przeważnie żelbetonowe, a nie żelazne). Bazy te nadają się z tego powodu do składowania ciężkich paliw, jak olej gazowy i opałowy, zaś nieprzydatne są do składowania benzyny i nafty. Bazy szczecińskie, nie wykazujące tych wad co gdyńskie, są natomiast limitowane głębokością wody. Głębokość ta w tej części portu wykazuje zaledwie 23 stopy słodkiej wody (ok. 7 m), co powoduje, że do tych składów nie mogą przybijać wielkie tankowce oceaniczne, potrzebujące co najmniej 26 stóp słonej wody. Zatem bazy te będą mogły przyjmować tankowce wielkie tylko po częściowym ich rozładunku w Swinoujściu lub też w Gdańsku.

Niemniej jednak bazy portu szczecińskiego posiadać będą szczególne znaczenie z uwagi na połączenie z głębokim zapleczem, sięgającym aż do Śląska. Połączenie to następuje przy pomocy uregulowanej Odry, umożliwiającej masowy transport barkami cysternowymi zarówno importowanych paliw

płynnych dla znacznej części zachodnich połaci kraju, jak również produktów płynnych pochodzących z destylacji węgla ze Śląska na eksport. Wykorzystanie w należytym stopniu szlaku Odry dla żeglugi umożliwia poza tym wydatne odciążenie transportu kolejowego i zwolni pokaźną ilość cystern kolejowych dla transportu śródlądowego.

Mając do dyspozycji powyżej wykazaną w 3-ch portach pojemność zbiorników wraz z niezbędnym wyposażeniem technicznym, można preliminować, iż zdolność przepustowa w obydwu kierunkach, tj. w imporcie i eksporcie, przy względnie sprawnym transporcie do - i odwozowym będzie wynosić w skali rocznej od 7oo.ooo do 1.ooo.ooo ton.

Obecny stan posiadania baz składowych w portach, wykazany powyżej, daje dostateczną podstawę do przyjmowania, że aparat ten nie tylko podoła zadaniom przy realizacji koniecznego importu, lecz również można przyjmować, iż już w najbliższej przyszłości zaistnieją realne możliwości przeładunku produktów płynnych tranzytowych dla krajów ościennych, a w pierwszym rzędzie dla Czechosłowacji.

W okresie przedwojennym tranzyt ropy naftowej przez Gdańsk był dokonywany i przynosił poważne zyski dewizowe dla gospodarstwa polskiego. W roku 1936 przeszło tranzytem przez Gdańsk ok. 60.000 ton różnych produktów płynnych. Możliwości te winny być przez powołane czynniki w pełni wykorzystane jak tylko transport kolejowy będzie do tego stopnia odbudowany i usprawniony, że będzie zapewniał obsługę w pełni rynku wewnętrznego, i będzie w stanie obsługiwać w tranzycie kraje ościenne.

Tabor pływający w portach polskich.- (BIM) W czerwcu przekazał Główny Urząd Morski zadania związane z holowaniem statków w portach towarzystwu Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe i w związku z tym oddał w połowie miesiąca sprawozdawczego GAL-owi swe czynne holowniki: Żbik, Pollux, Czapla, Tur, Wilk i Ursus, ponadto 2 holowniki : Tytan i Atlas, znajdujące się w remoncie, na koniec 2 holowniki wydzierżawione : Hero i Port Stanley.

Służba Hydrograficzna w Szczecinie.- (BIM) Dnia 2o czerwca został otwarty Oddział Nawigacyjny Szczecin. Na razie teren operacyjny Oddziału nawigacyjnego nr. III (nr.I Oddział Gdynia, nr.II Oddział Gdańsk) obejmuje port i Zalew Szczeciński, bez Swinoujścia. Pierwszym zadaniem oddziału będzie oświetlenie toru wodnego i wraków, celem umożliwienia żeglugi także i w nocy.

Ze Zjednoczenia Przedsiębiorstw Portowych.-(BIM) Utworzone przez Zjednoczenie Przedsiębiorstw Portowych 3 państwowe przedsiębiorstwa usług portowych o charakterze spółek z ograniczoną odpowiedzialnością, a mianowicie "Polska Bandera", "Przeładunki morskie i lądowe", "Baltica", "Bałtycka Agencja Morska" (maklerka) i "Polski Bunkier". Przeładunki i zaopatrywanie statków w paliwo niepłynne, wykazują od chwili ich powstania poważny i stale wzrastający rozwój.

"P o l s k a B a n d e r a", utworzona w styczniu br., ma swe oddziały w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie. "Polska Bandera przeładowała:

	w Gdańsku		w Gdyni	
	statków	ton	statków	ton
w lutym	3	343	-	-
w marcu	8	9.604	7	11.433.8
w kwietniu	13	10.637	17	26.672
w maju	22	2o.1o2	25	34.418
w czerwcu	17	12.ooo	45	39.181

W Szczecinie przeładowała "Polska Bandera" pierwszy statek, który zawinął do portu.

Sprzęt przeładunkowy "Polskiej Bandery" jest stale powiększany tak, że obecnie przedsiębiorstwo to nie natrafia na żadne trudności w opanowywaniu sytuacji. "Polska Bandera" zatrudnia poza personelem biurowym 23o osób, 5oo stałych robotników portowych. "Polska Bandera" utworzyła agencje własne w Krakowie, Warszawie, Łodzi i Katowicach.

"Polski B u n k i e r " , utworzony w styczniu br., po uprzednim przeprowadzeniu remontu b. firmy "Alldag" w Gdańsku na Trojame, w szczególności remontu 3 dźwigów, wybudował na terenie tym własny warsztat mechaniczny, należycie wyposażony, wyremontował budynek administracyjny, parowozownię, własne 2 parowozy i tory, koleje oraz nabrzeża. Prace przeładunkowe koksu rozpoczął "Polski Bunkier" z końcem lutego. Wyniki "Polskiego Bunkru" są następujące:

	przeładowano ton	zawinęło	pracowników umysł.	pracowników fizyczn.
luty	13.188	4 statki,2 barki,1 trawl.		
marzec	28.492	19 " 4 " 1 "	17	55
kwiecień	28.2o3	18 " 2 " -	17	1o2
maj	35.51o	23 " - -	2o	13o
czerwiec	32.732	34 " - -	2o	135

Razem przeładowano od 21.II. do 3o IV. - 138.125 ton koksu, zawinęło 98 statków, 8 barek i 2 trawlery. Wydajność przeładunkowa 2 używanych dźwigów, mimo ich poważnego zużycia, sięgała 8o% wydajności przedwojennej.

15 lipca br. przekazał "Polski Bunkier" tereny i urządzenia "Alldagu" Centrali Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego, która odtąd we własnym zakresie i na własny rachunek prowadzi przeładunek węgla bunkrowego i niebunkrowego na "Alldagu". "Polski Bunkier" rozpocznie w najbliższym czasie czynności zaopatrywania statków, nie biorących węgla cargo, w węgiel bunkrowy z wody, tj. przy pomocy barek i bukeyów. W tym celu przygotowuje "Polski Bunkier" odpowiedni plac składowy i stacje bunkrowe w Gdyni, Gdańsku i Szczecinie i przystępuje do skompletowania taboru pływającego i urządzeń przeładunkowych. Skompletowanie taboru pływającego natrafia na pewne trudności, które jednakże zostaną pokonane przy pomocy Stoczni Gdańskich.

"B a l t i c a ", Bałtycka Agencja Morska, rozpoczęła swą właściwą działalność maklerską - po czynnościach przygotowawczych i organizacyjnych - w czerwcu br. i klarowała w tym miesiącu w Gdyni 6 statków / 171o BRT/, w Gdańsku 8 statków (16.ooo BRT), w Szczecinie 1 statek /549 BRT/, razem 16 statków.

"Baltica" ma biura portowe w Gdańsku i Gdyni oraz osobny oddział w Szczecinie, gdzie przewidziane jest utworzenie 2 biur portowych.

" Ł u s z c z a r n i a R y ż u " w Gdyni. Produkcja jej wobec chwilowego braku ryżu, ogranicza się do przemiału zbóż krajowych. Maszyny i urządzenia, częściowo zniszczone w czasie działań wojennych, zostały we własnym zakresie odremontowane. Produkcja przemiałowa, która na początku roku wynosiła : 8o% mąki żytniej 1o-14 ton na dobę i kaszy 2o-25 ton wzrosła obecnie do: mąki 2o ton na dobę i kaszy 5o ton na dobę.

Początkowo zatrudnionych było 13 pracowników fizycznych i 2 umysłowych. Obecnie czynnych jest 13 pracowników umysłowych, 3 technicznych i 87 fizycznych. Spośród tych ostatnich 18 wykwalifikowanych.

Magazyn Nr. 1, który w 1/3 był zniszczony, jest obecnie w całości odbudowany.

Przedsiębiorstwa usług portowych.-(BIM) Od czasu zakończenia działań wojennych do chwili obecnej na terenie Gdyni i Gdańska reaktywowano względnie utworzono 37 przedsiębiorstw spedycyjnych. Są to głównie przedsiębiorstwa prywatne, zrzeszone w związku branżowym pod nazwą : "Polski Związek Ekspedytorów Morskich", oraz 3 przedsiębiorstwa państwowe i 2 przedsiębiorstwa będące pod zarządem państwowym. Poszczególne firmy, mające przygotowany aparat spedytorski oraz fachowy i doświadczony personel, stanęły na wysokości zadania w pracach przeładunku portowego i odprawy towarów. Niektóre firmy rozszerzyły działalność, otwierając swoje oddziały w Szczecinie.

Drugą grupę przedsiębiorstw usług portowych stanowią firmy maklerskie zrzeszone w związku branżowym pod nazwą: "Polski Związek Maklerów Okrętowych". Obecnie na terenie portów pracuje 15 prywatnych firm maklerskich i jedna firma państwowa.

Osobną grupę przedsiębiorstw usług portowych stanowią firmy shipchandlerskie. Obecnie, poza Państwową Centralą Handlową, pracuje w Gdyni i Gdańsku 6 prywatnych firm shipchandlerskich.

Polska firma maklerska otrzymuje reprezentację linii okrętowych.-(BIM) Firma maklerska Pinno i Młyński w Gdyni otrzymała na porty Gdynia i Gdańsk reprezentację linii okrętowych, utrzymujących komunikację towarową między Antwerpią a Portugalią, Hiszpanią, Tangerem, Oranem, Algierem, Tunisem, Wyspami Kanaryjskimi, oraz Zachodnią Afryką.

Firma może przyjmować ładunki do wyżej podanych krajów z tym jednak, że towary będą wysyłane do Antwerpii z Gdyni względnie Gdańska statkami "Żeglugi Polskiej", gdzie następnie będą przeładowywane na statki linii reprezentowanych przez tę firmę. Poza tym firma ma możność uzyskania tonażu do Argentyny dla ładunków minimum 3-4 tys.ton. W wypadku posiadania większych ładunków do wspomnianych krajów, winny one być uprzednio zgłoszone, a to w celu zarezerwowania na statkach odpowiedniego miejsca.

Sprawa uruchomienia laboratorium towaroznawczo-chemicznego w porcie gdyńskim.-(BIM) W związku z projektem utworzenia laboratorium towaroznawczo-chemicznego, na wzór istniejącego w Gdyni przed wojną, Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża zleciła opracowanie Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni tego zagadnienia.

Połowy morskie w czerwcu r. 1946.- (BIM) Obfitość ryb u naszych wybrzeży utrzymuje się nadal. Dowodem tego są zwiększone ilości ryb, osiągnięte z połowów w miesiącu czerwcu. Przewyższają one połowy majowe o 259.242 kg.

Połowy na poszczególnych obszarach przedstawiają się następująco:

MUR	kg	zł.
Gdynia	2.336.773	22.741.100
Gdańsk	172.262	2.793.878
Derłów	89.437	1.488.525
Szczecin	30.602	318.188
Razem	2.629.074	27.341.691

Jak wynika z tabeli, wartość połowów w miesiącu czerwcu zmalała o przeszło 50% w porównaniu z miesiącem ubiegłym. Na zmniejszenie wartości wpłynęła obniżka cen dorsza, który stanowi większość połowów.

Przewidziany dla połowów dalekomorskich trawler rybacki "Castor" nie dokonał żadnego rejsu połowowego w miesiącu czerwcu. Bezczynność jego spowodował wypadek wybuchu kotła parowego. Obecnie znajduje się on w remoncie, który potrwa jeszcze 1 miesiąc.

Połowy polskie zatem obejmują w miesiącu czerwcu tylko połowy bałtyckie.

Tabor rybacki w czerwcu r.1946.-(BIM) Tabor rybacki powiększa się w dalszym ciągu. W miesiącu czerwcu przybyło 18 nowych kutrów. Stan kutrów i łodzi na poszczególnych terenach w czerwcu przedstawiał się następująco:

	MUR-Gdynia	MUR-Gdańsk	MUR-Derłów	MUR-Szczecin	r a z e m
kutrów	62	11	5	12	9o
łodzi	400	58	65	86	6o9

Zwiększenie taboru rybackiego nastąpiło na skutek podniesienia i wyremontowania jednostek zatopionych.

Poważną jeszcze rezerwę taboru stanowią jednostki będące w budowie i remoncie.

Wynikiem uruchomienia kredytów przewidzianych w Planie Inwestycyjnym jest rozpoczęcie budowy 2-ch nowych kutrów. Do budowy nowych kutrów przystępują Stocznie Rybackie. W ramach planu inwestycyjnego w najbliższym czasie przewiduje się rozpoczęcie budowy 5 kutrów.

Do powiększenia taboru przyczyniły się również 3 rewindykowane ze strefy okupacyjnej brytyjskiej kutry. Oprócz tego zwolniono ze strefy okupacyjnej 12 innych kutrów, których przejęcie jest obecnie w toku.

W związku z powiększeniem taboru pływającego zamówiono za granicą / w Danii/ następnych 1o motorów w firmie "TUXHAM". Z dostaw UNRRA otrzymano 29 motorów o sile 15o KM. Są to jednak motory szybkoobrotowe, mało przydatne w rybołówstwie.

Przetwórstwo rybne w czerwcu r.1946.-(BIM) Mimo zwiększenia połowów w czerwcu i powiększenia się ilości zakładów czynnych / o 1o/ ogólne wyniki produkcji uległy zmniejszeniu (w maju - 854.698 kg) zwłaszcza w zakładach solarskich. Olbrzymie zapasy solonych ryb, nagromadzone na składach i nie rozprowadzone, spowodowały ograniczenie produkcji zakładów przetwórczych. Trudności zbytu ryby świeżej spowodowały z kolei ograniczenie wyjazdów rybaków na połowy. Dodatnim objawem w przemyśle przetwórstwa rybnego jest zwiększenie się produkcji wędzarni.

Poniższa tabela przedstawia nam pracę poszczególnych działów przetwórczego przemysłu rybnego (w kg.):

	przewędzono	zasolono	konserw	r a z e m
Gdynia	342.412	177.524	4.936	524.872
Gdańsk	1o6.o17	29.o81	-	135.o98
Derłów	29.837	8.265	7o	38.172
Szczecin	1o.455	-	-	1o.455
Razem	488.721	214.87o	5.oo6	7o8.597

Przywóz ryby w czerwcu był dość znaczny, mniejszy jednak aniżeli w maju (8.387.6o3 kg). Zmniejszono bowiem dowóz ryby świeżej, zwłaszcza dorsza, który hamował rozwój naszego rybołówstwa.

W porównaniu z miesiącem ubiegłym zwiększono w czerwcu przywóz ryb solonych, zwłaszcza śledzi, nie przedstawia to jednak niebezpieczeństwa dla naszego rybołówstwa, gdyż śledzie mają zawsze łatwy zbyt w kraju.

Przywóz w czerwcu przedstawiał się następująco:

	ryby świeże	solone	wędzone	konserwy	r a z e m
kg.	868.425	5.418.o42	1o1.o16	1.187.198	7.574.681

Trzeci Międzynarodowy Kongres Morski w Ostendzie.-(BIM) W dniach od 18 do 22 lipca br. odbył się w Ostendzie kongres morski, organizowany przez Stałe Biuro Kongresów Morskich w Brukseli w porozumieniu z rządem belgijskim, Belgijskim Związkiem Inżynierów Okrętowych i Belg. Ligą Morską. Z kongresem połączono obchód 500-lecia portu w Ostendzie.

Właściwe prace kongresowe potoczyły się w 8 komisjach, obejmując wszelkie tematy związane z morzem, zarówno z dziedziny ekonomii, jak i techniki, nauk przyrodniczych, historii, medycyny, a nawet literatury i archeologii marynistycznej.

Trudności Konferencji w Seattle.-(BIM) W Seattle (St.Zjedn.-Wybrzeże Pacyfiku) obraduje międzynarodowa konferencja w sprawach warunków pracy i płacy marynarzy. Konferencja ta, stanowiąca kontynuację konferencji przygotowawczej, odbytej jesienią r.ub. (listopad) w Kopenhadze, realizuje idee przedwojennej Międzynar. Organizacji Pracy, która sprawom socjalnym załóg okrętowych poświęciła w 1936 r. wielką konferencję międzynarodową w Genewie. Polska i przed wojną i obecnie brała czynny udział w pracach nad międzynarodowym badaniem oraz normowaniem warunków pracy marynarzy.

W obecnej konferencji w Seattle na porządku dziennym stoi m.in. problem międzynarodowego wyrównania warunków wynagrodzeń /płac/ oficerów i załóg handlowych statków morskich. W toku dyskusji pojawiły się jednak i inne tematy, które wywołały znaczne rozbieżności poglądów: jednym z nich jest podniesiona przez przedstawicieli brytyjskiego związku zawodowego marynarzy sprawa utworzenia międzynarodowej organizacji żeglugowej, która miałaby regulować problemy podaży tonażu na rynku frachtowym i ew. współdziałać w zrównoważeniu tonażowego stanu posiadania poszczególnych narodów. Propozycji tej, kryjącej w sobie próbę ograniczenia obecnej preponderancji tonażowej Stanów Zjednoczonych, którą delegat marynarzy brytyjskich nazwał wręcz "mieczem" zawieszonym nad głowami innych morskich ludów świata",przeciwstawili się bardzo energicznie delegaci amerykańscy: zarzucili oni Brytyjczykom, że ci chcieliby rozwijać flotę brytyjską i zatrudnienie marynarzy brytyjskich na koszt innych narodów.

W merytorycznej debacie nad płacami zarysowała się inna trudność. Przedstawiciel Anglii, Suedden, wyraził pogląd, że równa wartość głosów krajów o różnym tonażu jest szkodliwą fikcją: sześć reprezentowanych w Seattle krajów ma łączny tonaż mniejszy od tonażu "Queen Elisabeth". Przodujące kraje morskie muszą wątpić o celowości współdziałania na takich podstawach i domagać się proporcjonalności głosu wg liczby tonażu, czyli przewagi w decydowaniu o losach żeglugi. W wyniku debaty sformułowano zasadę, że uchwały konferencji zaczną obowiązywać nie wcześniej niż po ratyfikowaniu ich przez państwa reprezentujące co najmniej 50% tonażu światowego. Obrady trwają dalej.

Przewozy ładunków finansowanych z pożyczek Stanów Zjednoczonych.-(BIM) Przepisy amerykańskie wymagają, aby przewóz morski towarów zakupywanych przez kraje dłużnicze na rachunek pożyczek amerykańskich dokonywany był na statkach amerykańskich. Przepis ten stanowi jedną z najskuteczniejszych form protekcji dla bandery handlowej St.Zjednoczonych, stwarzając dla niej wyjątkowe szanse uprzywilejowanej akwizycji. Amerykańskie sfery żeglugowe stale domagały się rygorystycznego stosowania tej zasady, stanowiącej jedną z podstaw działalności Banku Eksportowo-Importowego.

Obecnie nadchodzą ze St. Zjednoczonych informacje, że ze strony szeregu morskich krajów dłużniczych wysuwane są żądania, aby stosowanie tej protekcyjnej zasady zostało złagodzone. M.in. Dania i Holandia - jak donosi "Lloyd`s List a. Shipping Gazette" - otrzymały zgodę na przewożenie tego rodzaju ładunków na statkach swoich bander. W amerykańskich

kołach rządowych rozważa się sprawę generalnego zliberalizowania zasady protekcyjnej, w szczególności w wypadkach, gdy kraj kupujący odczuwa trudności pokrywania notorycznie wysokich kosztów transportu na statkach amerykańskich. "Attorney General Office" (rodzaj prokuratorii generalnej w St.Zjedn.) wypowiedział już opinię, że odpowiednie przepisy prawne mogą nie być traktowane jako "ius cogens"; w związku z tym władze administracji handlowej i żeglugowej Stanów Zjednoczonych opracowują zasady zmodyfikowanej interpretacji tych przepisów.

Angielskie plany w dziedzinie żeglugi bliskiej.-(BIM)"The Syren and Shipping" (26.VI.46) rozważa możliwości ekspansji shippingu brytyjskiego w żegludze liniowej bliskich zasięgów. W czasie wojny Anglia zbudowała i uruchomiła znaczną ilość statków średniej wielkości, 2000-5000 ton, przy-stosowanych przede wszystkim do kabotażu wokół wysp brytyjskich wzgl. do transportów inwazyjnych. Obecnie tonaż ten w znacznym stopniu jest bezczynny i mógłby być skierowany do przewozów między portami Morza Śródziemnego, Portugalii, Zatoki Biskajskiej, Skandynawii i Bałtyku z portami Zjednoczonego Królewstwa. W grę wchodzić mogą ładunki tego rodzaju co: drzewo budulcowe, rudy (z Hiszpanii), sól (Hiszpania), korek z Portugalii itd. Przed wojną żegluga brytyjska, nastawiona głównie na obroty dalekobieżne typu międzykontynentalnego, brała w tych przewozach udział niewielki, pozostawiając go głównie Skandynawii: tak np. cały przewóz owoców śródziemnomorskich (przede wszystkim pomarańcze) do Anglii odbywał się niemal bez udziału bandery brytyjskiej, która dysponowała minimalnym tonażem "chłodzonym" i nie interesowała się tym zyskownym, ale kłopotliwym "businessem". Obecnie, wobec braku ładunków tradycyjnych (przede wszystkim węgla) Anglicy zaczynają interesować się innymi dziedzinami akwizycji frachtowej.

Zgłoszenia na zakup statków w Stanach Zjednoczonych.-(BIM) Jak donoszą z Waszyngtonu, zgłoszenia na zakup statków na podstawie Ustawy o Sprzedaży Statków znacznie przewyższyły oczekiwania Amerykańskiej Komisji Morskiej.

W maju br. wpłynęło 889 zgłoszeń, w tym 319 zgłoszeń na zakup i 12 na wymianę statków od obywateli amerykańskich, a 558 od cudzoziemców. Ponadto Komisja Morska otrzymała 127 podań o zaczarterowanie statków / w tym 112 od obywateli amerykańskich/.

Komisja Morska ogłasza, że nie wszystkie zapotrzebowania zostaną uwzględnione, ponieważ więcej jest zgłoszeń niż statków do dyspozycji w ramach Ustawy o Sprzedaży.

Armatorzy angielscy chcą wyprzedawać stary tonaż.-(BIM) W Anglii obowiązuje wprowadzony w czasie wojny zakaz sprzedaży statków w ręce obcych armatorów. Zdaniem poważnych brytyjskich kół żeglugowych, zakaz ten stracił już obecnie swój sens. Armatorzy brytyjscy uważają, że celem zapewnienia żegludze brytyjskiej warunków odzyskania silnej pozycji na międzynarodowym rynku żeglugowym, konieczne jest stopniowe wyzbywanie się tonażu przestarzałego i zastępowanie go jednostkami nowoczesnymi. W szczególności zwraca się uwagę na potrzebę przestawiania napędu statków handlowych z węgla na paliwo płynne: znamienne jest w tym względzie przytoczone na zebraniu Stowarzyszenia Doradców Technicznych i Inspektorów Żeglugi ustosunkowanie cen węgla bunkrowego w portach Wielkiej Brytanii (130), Gibraltarze (230) oraz Baltimore (51) wzgl. Charleston (35), które wyraźnie wskazują na dyskryminację parowców brytyjskich xxxxxxxxxxxx xxxxxxxxxxxx w stosunku do parowców amerykańskich. W argumentacji armatorów brytyjskich na rzecz zniesienia zakazu sprzedaży za granicę statków przestarzałych przytacza się, że uzyskiwane ze sprzedaży kapitały pozwolą zatrudnić stocznie angielskie oraz wykorzystać obecną koniunkturę wysokich cen tonażu, która nie będzie długotrwała.

Odbudowa francuskiej floty handlowej.-(BIM) Jeden z ostatnich numerów "Journal de la Marine Marchande" podaje, że francuski program odbudowy floty handlowej do r. 1949 przewiduje budowę 650.000 BRT na stoczniach francuskich i zagranicznych.

Spośród statków zamówionych w stoczniach francuskich największy jest motorowiec pasażerski "Marseilles" (15.500 BRT) dla tow. Messageries Maritimes; budowa jego ma być ukończona w marcu 1948 r. Dalej statek pasażerski o napędzie turboelektrycznym (8.000 BRT) "Kaironan" dla Cie de Navigation Mixte oraz parowiec turbinowy (2.500 BRT) "Arromanches".

W zakresie statków towarowych zamówiono 10 tankowców w tym dwa o tonażu 21.000 TDW. Ponadto zamówiono statki-chłodnie, węglowce, statki żeglugi przybrzeżnej oraz zwykłe towarowe, tych właśnie najwięcej.

Holenderska marynarka handlowa.-(BIM) Według oficjalnej wypowiedzi holenderskiego Departamentu Żeglugi, flota handlowa tego kraju dojdzie w roku przyszłym do 2.150.000 ton brutto, czyli osiągnie 74% przedwojennego poziomu.

Generalny Sekretarz holenderskiego Ministerstwa Żeglugi oświadczył, że rząd holenderski ma złożyć zapotrzebowanie na zakup od 300.000 do 400.000 ton z demobilu amerykańskiego. Zakupione statki będą oddane do dyspozycji towarzystwom żeglugi liniowej do czasu, gdy te będą mogły wyrównać straty wojenne w swym tonażu i zapewnić regularne kursowanie statków. Następnie będą użyte do przewozu artykułów żywnościowych i surowców.

Podrożenie przejazdu przez Atlantyk.-(BIM) Percy L.Bates, prezes zarządu t-wa Cunard-White Star Ltd., omawiając widoki handlowe uruchamianej od jesieni rb. linii pasażerskiej Southhampton-New York, na której podejmie służbę największy liniowiec świata, "Queen Elisabeth", zapowiedział, że koszty przejazdu będą w stosunku do 1939 r. prawie dwukrotnie wyższe. Tę zwyżkę cen, zresztą mającą zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw ruchu transatlantyckiego, projektuje Konferencja Atlantycka, która rozpoczyna swoją powojenną działalność.

Działalność stoczni belgijskich.-(BIM) Przegląd działalności stoczni belgijskich, umieszczony w jednym z czerwcowych numerów "Lloyd Anversois", daje obraz szybkiego rozwoju tej ważnej dziedziny gospodarstwa narodowego. Stocznie belgijskie zatrudniają obecnie 6600 pracowników, nie licząc załóg wielu zakładów pomocniczego przemysłu okrętowego, związanych z produkcją stoczniową.

W największej stoczni belgijskiej Cockerill w Hoboken, która właśnie obchodzi stulecie swego istnienia, na pięciu pochylniach znajdują się w budowie 3 duże parowce pasażerskie po 9500 t. zamówione przez Companie Maritime Belge z przeznaczeniem do obsługi linii do Kongo, 1 pasażerski parowiec 7200 t. dla rządu belgijskiego na linię Dover-Ostenda i statek zamówiony przez rząd francuski. Zarazem wykańcza się 18 statków spuszczonych na wodę, z czego 5 towarowych po 5000 t. dla Armement Deppe, następnie tankowiec 12600 t., 2 frachtowce po 11.000 t. i jeden 8300 t. dla Companie Maritime Belge i 3 pasażersko-towarowe, zamówione przez rząd belgijski. W reparacji i przebudowie znajdują się 3 duże jednostki. Stan pracowników stoczni wynosi 2500.

Druga z kolei stocznia Beliard, Crighton & Co., zajmująca się przede wszystkim produkcją małych statków do 1750 t., w zniszczonych w poważnym stopniu dokach w Ostendzie buduje 7 jednostek, przeważnie rybackich. Warsztaty tejże stoczni w Antwerpii zajmują się wyłącznie reparacjami. Łącznie zatrudniają 2700 pracowników.

Trzecia wszeście [illegible] stoczni belgijskich J. B[illegible] Fils S.A. prac[illegible]

o

Trzecia wreszcie ze stoczni belgijskich J. Boel & Fils S.A. (1400 pracowników) buduje 10 statków morskich, z czego 5 frachtowców po 3000 t., oraz większą ilość jednostek rzecznych na zamówienia krajowe oraz dla Francji i Szwajcarii (m.in. kilka motorowych barek-cystern do 1000 t.). Pochylnia dla barek rzecznych pozwala na jednoczesną budowę 20 jednostek do 3000 t., używanych w żegludze po Renie.

Pełne zatrudnienie tych stoczni przy wykonywaniu obecnych zamówień zapewnione jest na kilkanaście miesięcy.

Znaczne ożywienie na stoczniach włoskich.- (BIM) "The Shipping World" (numery czerwcowe) zwraca uwagę na znaczną aktywność Włoch powojennych w zakresie spraw żeglugowo-morskich. Na stoczniach włoskich wybrzeża adriatyckiego i liguryjskiego znajduje się w tej chwili ponad 156.000 ton nowych statków handlowych w budowie dla floty włoskiej oraz pewna ilość zamówień dla zagranicy. M.in. stocznie włoskie, pracujące przy niskich płacach i przedłużonym dniu pracy, przyjęły znaczne zamówienia dla floty handlowej sowieckiej. Równocześnie Włochy pertraktują w St. Zjednoczonych o nabycie 40 statków typu "Liberty" po niskich cenach i na 20-letni kredyt. Uwzględniając, że nie jest jeszcze wyjaśnione, czy ocalała z wojny handlowa flota włoska będzie podlegała wydaniu w ręce mocarstw zwycięskich, organ brytyjski zdradza zaniepokojenie, że Włochy mogą bardzo szybko odbudować swój potencjał handlowo-morski i pojawić się na rynkach żeglugowych jako niebezpieczny konkurent, który mimo współdziałania z Niemcami i Japonią wychodzi obronną ręką z opresji wojennych. "The Shipping World" żąda wręcz, aby rząd brytyjski szczegółowo wejrzał w to zagadnienie.

Zdemontowanie stoczni w Hamburgu.- (BIM) Brytyjskie władze okupacyjne dokończyły rozbiórki stoczni Blohm and Voss w Hamburgu. Stocznia ta była największą w Niemczech i zatrudniała 13.000 robotników.

Miesięczny bilans linii Canadian Pacific.- (BIM)Bilans na kwiecień br. jednego z największych towarzystw żeglugowych świata, Canadian Pacific, wykazuje wpływy w tym miesiącu 22.548.000.- dolarów przy wydatkach 21.346.000.-, co daje czysty zysk 1.203.000.- dolarów.

Zapoczątkowanie regularnego połączenia żeglugowego między Turcją i Stanami Zjednoczonymi.-(BIM) Po raz pierwszy od 26 lat turecki parowiec przybił do brzegów Stanów Zjednoczonych. Turecka marynarka handlowa zapoczątkowała w ten sposób regularną obsługę bezpośredniego ruchu, zarówno pasażerskiego jak i towarowego, między Stanami Zjednoczonymi a Turcją. Według oświadczenia tureckiej misji Zakupu w Stanach Zjednoczonych, ruch na świeżo otwartej linii w przyszłości się wzmoże. Przewidywane ładunki mają zawierać oliwki, bawełnę, tytoń i chrom.

Linia sowiecka Leningrad-Londyn.-(BIM)W początkach czerwca rb. parowiec radzieckiej floty handlowej "Siestrorieck" zainaugurował regularne połączenie między Leningradem i Londynem z podróżnymi portami Helsinki i Sztokholm. Statek ma pomieszczenia pasażerskie. Wg. wiadomości z prasy angielskiej w pierwszej podróży ss "Siestrorieck" przywiózł do Londynu znaczny ładunek złota, platyny, kosztownych futer i sierści wielbłądziej, z powrotem zabrał środki lecznicze.

Reorganizacja koncernu Broström w Szwecji.-(BIM)Dwie znane szwedzkie linie okrętowe, należące do koncernu Broström: Sweden-America Mexico i Sweden-America zostały połączone w jedno przedsiębiorstwo pod nazwą Swenska America Linien. Kapitał zakładowy został ustalony na 16,8 mil. koron szw. Łączny tonaż przedsiębiorstwa wynosi w tej chwili ok. 116.000 TDW. W skład tego tonażu wchodzą m.in. znane liniowce motorowe

ruchu pasażersko-towarowego: "Gripsholm" (19.000 BRT), "Drottningsholm" i najnowszy "Stockholm" (po 11.000 BRT).

Projekt stworzenia portu wolnocłowego w Anglii.-(BIM) Na podstawie wypowiedzi jednego z ministrów brytyjskich pismo "The Shipping World" / 3.VII.1946/ stwierdza, że rząd brytyjski rozważa projekt utworzenia w Anglii portu wolnocłowego dla przyjmowania surowców i przerabiania ich dla reeksportu. Jako siedziba takiego portu wchodzi w grę wybrzeże południowej Walii, bądź też Hull lub Londyn. Być może konieczne będzie utworzenie dwóch portów wolnocłowych, jednego na wybrzeżu wschodnim dla reeksportu do Europy, drugiego zaś na wybrzeżu zachodnim dla reeksportu do innych krajów. Southampton ewentualnie wchodziłby w rachubę jako port wolnocłowy dla obrotów z wszystkimi krajami.

Nowy nabytek portu w Hawrze.-(BIM) Port w Hawrze zakupił w Holandii pływający dźwig, zbudowany w czasie okupacji niemieckiej przez firmę Werf Gusto Schiedam w Slikkerveer. Dźwig ten ma nośność 200 ton, zasięg 34,5 m a wysokość 56 m. Należy on do najwyższych dźwigów istniejących obecnie. Ponton długi jest na 37,5 m a szeroki na 18 m. Konstrukcja w większej części spawana.

Ruch w porcie Londynu w kwietniu 1946 r.- (BIM) Na wejściu: 1942 statki z ładunkiem 2839 tys.t. co w porównaniu z obrotami z poprzedniego miesiąca wykazuje zwyżkę ok. 10%. Odnośne liczby w kwietniu ub.r. wynosiły 884 statki z ładunkiem 2222 tys.t.

Na wyjściu: 1691 statków z ładunkiem 1648 tys.t., tj. nieco mniej niż w ub. miesiącu, natomiast prawie dwa razy więcej niż w kwietniu 1945 r., kiedy wyszło 645 statków z ładunkiem 918 tys.t.

Wywóz węgla angielskiego.-(BIM) Sprawozdanie brytyjskiej Board of Trade podaje, że w maju zanotowano lekką zwyżkę w wywozie węgla angielskiego, mianowicie wywieziono w tym miesiącu 369.757 ton - w porównaniu z 152.189 ton w maju r. 1945. W r. 1938 przeciętna miesięczna brytyjskiego eksportu węgla wynosiła 3 miliony ton. Za pierwszych 5 miesięcy r.1946 cyfra wywozu węgla brytyjskiego wynosi 2.110.859 ton, podczas gdy w tym samym okresie r. 1945 wynosiła tylko 854.773 tony. Jednakowoż w r. 1938 odpowiednia cyfra wynosiła 14.940.094 tony.

Cena brytyjskiego węgla eksportowego wzrosła znacznie w porównaniu z r. 1938. Wartość 2.988.019 ton wywożonych przeciętnie miesięcznie w r. 1938 wynosiła 3.117.192 funty, czyli 20 sh 10 pensów za tonę, podczas gdy wartość 369.757 ton węgla wywiezionego w maju r. 1946 wynosiła 720.330 funtów, czyli 39 sh za tonę.

Ze względu na potrzeby eksportu brytyjskiego brytyjskie Ministerstwo Opału i Energetyki zapowiedziało, jako jeden ze środków złagodzenia trudnej sytuacji węglowej, specjalną konferencję, poświęconą racjonalnemu wykorzystywaniu oraz oszczędności węgla przez przemysł i przez konsumentów prywatnych. Konferencja odbędzie się w Londynie, w początku października rb.

Płace marynarzy amerykańskich.-(BIM)Prasa żeglugowa szwedzka zwraca uwagę na duże zarobki marynarzy amerykańskich w porównaniu z innymi krajami. Przed niedawnym strajkiem przeciętna płaca marynarza we flocie amerykańskiej wynosiła 145 dolarów miesięcznie, co w przeliczeniu równa się 609 koron szwedzkich. Jakże skromnie wyglądają przy tym stawki w innych krajach, np. w Szwecji , gdzie marynarz na statku 10.000 TDW otrzymuje miesięcznie 302 korony. W Anglii w tych samych warunkach płaca wynosi 235 kor., w Kanadzie 340 kor., we Francji 227 kor., w Holandii 264 kor.

Rozpiętość ta wzrosła jeszcze po strajku, bo w nowej umowie marynarze amerykańscy uzyskali znaczne podwyżki przez wprowadzenie 40 godz. tygodnia pracy i wysokich dodatków za godziny nadliczbowe.

Odszkodowania za "Normandie".-(BIM) "Normandie", 83.ooo-tonowy statek, ongiś chluba francuskiej marynarki handlowej, od chwili przystąpienia Stanów Zjednoczonych do wojny była przydzielona do amerykańskiej floty wojennej i spłonęła jako okręt wojenny w przystani Nowego Yorku w lutym 1942 r.

Na podstawie rozmów prowadzonych między przedstawicielami amerykańskich władz żeglugowych i francuskimi ekspertami, donoszą z Waszyngtonu, że Francja prawdopodobnie otrzyma odszkodowanie w formie kredytu za stratę luksusowego liniowca.

Kredyt kompensacyjny będzie wynosić 50% wartości pierwotnej statku i będzie prawdopodobnie zużyty przez Francję na zakupienie statków z amerykańskiego demobilu. Stosownie do Ustawy o Sprzedaży Statków, Francja może nabyć około 80 statków typu "Liberty" i "Victory" za sumę 60 mil. dol.am. Istnieje jednak możliwość, że odszkodowanie za utratę "Normandie" zostanie zaliczone na poczet francuskich zobowiązań z tytułu Lend Lease.

Detronizacja węgla w żegludze morskiej.-(BIM) Rywalizacja paliwa stałego (węgla) z paliwem płynnym (ropą wzgl. olejami palnymi) jest problemem, który w żegludze morskiej rozwija się od ok. 35 lat w dwóch równocześnie kierunkach: upowszechniania się motoru Diesla oraz zastępowania węgla mazutem (odpadkowym produktem procesu rafineryjnego) w obsłudze maszyn parowych. W tym drugim zakresie ostatnie lata, a zwłaszcza okres powojenny, przynoszą niespodziewane rezultaty. Wskutek znacznej zwyżki cen węgla bunkrowego przedsiębiorstwa żeglugowe przestawiają się na opalanie kotłów mazutem. Tak np., wg. statystyk bryt. Board of Trade w kwietniu rb. dostawy paliwa płynnego dla angielskich parowców zatrudnionych w żegludze zewnętrznej oraz dla floty rybackiej wyniosły (w liczbach okrągłych) 39 mil. gallonów, co w porównaniu z takimiż liczbami dla 1945 r. (35 mil. gallonów) oraz przeciętną miesięczną 1938 r. (26 mil. gallonów) wyraźnie wskazuje silną tendencję wypierania węgla przez paliwo płynne. Odpowiednikiem tego procesu jest stały znaczny rozrost tonażu tankowego, który z ogólnej liczby ok. 16 mil. TDW w 1939 r. (w tym St. Zjedn.- 14,6 mil. TDW) wzrósł w 1946 r. do liczby 23,4 mil. TDW (St. Zjedn.- 13,8 mil. TDW). W fachowych kołach techniczno-żeglugowych w Wielkiej Brytanii mówi się o "detronizacji węgla" w shippingu.

Wznowienie żeglugi na Dunaju.-(BIM)Jak donosi agencja Reutera, władze radzieckie zezwoliły na wznowienie żeglugi handlowej na Dunaju w swojej strefie okupacyjnej między Austrią, Czechosłowacją i Węgrami. Nie doszło jeszcze do żadnego porozumienia co do wznowienia swobodnego ruchu wzdłuż całego brzegu Dunaju poprzez Austrię i na razie żadne barki ani holowniki nie mogą przepływać ze strefy sowieckiej do amerykańskiej, w górę ani w dół rzeki. Ruch na Dunaju rozpocznie się w bardzo skromnym zakresie, gdyż większa część z 400 barek i 90 holowników należących przed wojną do Towarzystwa Żeglugi na Dunaju została zniszczona. Władze sowieckie, chcąc na swym odcinku rzeki przyczynić się do ożywienia ruchu, oddały wspomnianemu Towarzystwu 20 barek i 3 holowniki, będące dotąd wyłącznie na usługach Czerwonej Armii.

/ach

E 14 066